VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 344)
z dnia 14 maja 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 344)

14 maja 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 2749),

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 3333).

W posiedzeniu udział wzięli: gen. brygadier **Wiesław Leśniakiewicz** komendant główny Państwowej Straży Pożarnej, **Rafał Nowak** dyrektor Departamentu Dróg oraz **Łukasz Twardowski** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami,, **Dariusz Podleś** radca w Gabinecie Komendanta Głównego Policji, **Anna Kłopotek** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Maciej Kopyciński** przedstawiciel Forum Związków Zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska -Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski**, **Jacek Pędzisz** i **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, witam panie i panów posłów.

Porządek dzienny posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, projekt zawarty w druku nr 2749 – w imieniu posłów projekt będzie uzasadniał pan poseł Piotr Chmielowski. Po drugie, mamy pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, projekt zawarty w druku nr 3333 – w imieniu wnioskodawców projekt będzie uzasadniał pan poseł Waldemar Pawlak.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku obrad?

Nie słyszę uwag.

Stwierdzam, że porządek został przyjęty.

Wysoka Komisjo, uprzejmie informuję, że stronę rządową (i są upoważnienia na piśmie) reprezentuje resort infrastruktury i rozwoju do projektu o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, pan dyrektor Rafał Nowak.

Witam pana, panie dyrektorze.

Do projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami upoważniony jest pan dyrektor Łukasz Twardowski.

Witam panów.

Informuję także, że w posiedzeniu biorą udział komendanci: gen. brygadier Wiesław Leśniakiewicz – Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej a także komendant ochotniczych straży pożarnych, pan poseł Waldemar Pawlak.

Witamy wraz z zespołem współpracowników.

Wobec tego, że formalności i uprzejmości mamy już za sobą oddaję głos panu posłowi Piotrowi Chmielowskiemu.

Proszę bardzo, panie pośle, o przedstawienie uzasadnienia do projektu ustawy.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

W ustawie o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym mamy do czynienia z art. 37g, który mówi o pojazdach, które są zwolnione z opłat przy wjeździe na bramkach. Dotychczas jest to stosunkowo wąski zakres pojazdów. Dotyczy to głównie pojazdów uprzywilejowanych (tutaj – oczywiście – wiadomo, dlaczego) jak również pojazdów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Doszło do takiej sytuacji (jeżeli chodzi o tę ustawę), że na terenie pasa autostrad różne podmioty gospodarcze wykonują nazwijmy to czynności usługowe, bądź handlowe, itd. Mówimy tu o dwóch kategoriach przedsiębiorców, czyli tych, którzy prowadzą interes handlowy, jak stacje benzynowe, McDonalds, itd. Pracownicy, jak i właściciele tych instytucji, aby dojechać do pracy muszą skorzystać z pasa autostrady i zapłacić przy wjeździe na bramkach opłatę od razu albo w zależności, jak jest to rozliczane. Rodzi to pewnego rodzaju problemy, szczególnie wśród osób zatrudnionych na umowę o pracę, że część ich wynagrodzenia (a w niektórych przypadkach – stosunkowo duża część) jest zżerana przez dodatkowe opłaty. Jest to miejsce wykonywania pracy. Teoretycznie taki człowiek powinien być zwolniony z tej dodatkowej opłaty.

Dlatego postanowiliśmy rozszerzyć zakres pojazdów, które będą mogły wjeżdżać bezpłatnie o pojazdy tych osób, które są właścicielami, bądź osobami zatrudnionymi w tego typu instytucjach. Dotyczyć to ma tylko odcinka autostrady, czyli najbliższego wjazdu, skąd wjeżdża i najbliższego zjazdu, bo musi wrócić. Bardzo często zdarza się, że w niektórych instytucjach, np. stacjach benzynowych, wykorzystane są do tego boczne drogi dojazdowe, tzw. drogi techniczne. To rodzi pewnego rodzaju problemy w sytuacji, kiedy dana osoba mieszka po drugiej stronie autostrady. Autostrada jest tutaj barierą, której nie da się w żaden sposób przeskoczyć, trzeba objeżdżać bardzo długie dystanse, co powoduje podrożenie całej tej sytuacji. To jest bardzo trudny do przewidzenia (czy wyliczenia) koszt, ale jest niewielki.

Ten projekt zmienia to w tym zakresie, że nie jest to obligatoryjne, że osoba od razu dostaje zgodę na wjazd, tylko występuje do GDDKiA o taką możliwość. Wskazuje miejsce wjazdu, wyjazdu oraz obszar działania. To reguluje w tym przypadku stosunki pracy, ponieważ osoby, które mają utrudniony dojazd to, jeżeli wystąpią potencjalnie do swojego pracodawcy o rekompensatę, stawiają się w gorszej sytuacji niż ci, którzy mogą skorzystać z pasa technicznego.

Jest to pierwsza grupa, nazwijmy to przedsiębiorców i ich pracowników, którym – w mojej ocenie – to się należy. Tego typu regulacje dotyczą praktycznie wszystkich krajów Unii Europejskiej, w której są pobierane odpłaty na bramkach. Klasycznym przykładem są tutaj Francja i, oczywiście, Włochy, gdzie są z automatu karnety, które umożliwiają wjazd. To jest pierwsza grupa tych osób.

Mamy do czynienia jeszcze z jedną grupą osób, które to wchodzą w relacje tzw. przetargową z GDDKiA – są to usługodawcy, którzy dbają np. o porządek na autostradzie. Mówimy tutaj np. o koszeniu trawy, o utrzymaniu cieków odprowadzających wodę, różnego rodzaju drobnych napraw, które muszą odbywać się w pasie autostrady. Wtedy zachodzi kuriozalna prawnie sytuacja, polegająca na tym, że jeżeli osoba startuje w przetargu na te usługi to, do swojej ceny przetargowej, musi wliczyć (mniej więcej), ile w tym okresie razy będzie wjeżdżać jakimś tam sprzętem do tego przystosowanym i dołożyć tę kwotę do oferty, no bo nikt za darmo nie pracuje – mamy jakąś usługę wycenioną i potem musimy z sufitu wziąć liczbę wjazdów i wyjazdów z tego pasa.

Jest to niebezpieczne, bo zdarzył się przypadek w okolicach Gliwic, że firma zajmująca się jakby odprowadzaniem czy utrzymywaniem ścieków wodnych przy autostradzie zbankrutowała dzięki temu, że akurat przyszła burza i okazało się, że tych wjazdów musi być zdecydowanie więcej. Dwa tygodnie z kontraktu kosztowało połowę przychodów i firma musiała zrezygnować, bo miała bardzo poważne problemy prawne.

Tu nie ma żadnego uszczerbku finansowego dla GDDKiA, ponieważ nastąpi bardzo prosty mechanizm, w którym nie będą naliczane te opłaty. Oczywiście, z tym wiążą się pewnego rodzaju przeksięgowania. W tym przypadku wjazd na autostradę przy wykonywaniu działań gospodarczych na umowie to koszt, który odejmuje się od podstawy

opodatkowania. Jest to dodatkowa buchalteria. Ustawa ma regulować także ten element i będzie taka możliwość. Podkreślam słowo, że nie jest to rozwiązanie obligatoryjne. Nie wyobrażam sobie, żeby ktoś zatrzymał pojazd uprzywilejowany na bramkach. To jest wręcz karygodne, ale taki przypadek mieliśmy, natomiast jest to już wyjaśnione. To jest powiedzmy, kwestia umożliwienia zgody.

Dlaczego w takim układzie zaproponowałem takie rozwiązanie? Do tej pory zdarzało się, że podmioty, które to wykonywały zwracały się wprost do GDDKiA i oddziałów dyrekcji, aby umożliwić im bezpłatny wjazd. Wielokrotnie, poszczególne instancje, poszczególni dyrektorzy wyrażali wręcz ochotę na odstąpienie od tej opłaty. Natomiast, musieli uzasadnić odmowę, iż ten zapis nie znajduje się w ustawie, więc jest sprzeczny z ustawą. Tego w żaden sposób nie mogli zrobić. Stąd wziął się pomysł na uregulowanie tych dwóch spraw.

Nadmieniam, że wzorce, czy treść zostały wzięte z prawa włoskiego, z ustaw, które tam obowiązują.

Przyznam szczerze, że z dużym zdumieniem, bo pomysł ma już trochę lat, przyjmowałem tłumaczenia Biura Analiz Sejmowych, jeżeli chodzi o nasze rozwiązania prawne a szczególnie unijne, w których wskazywano, że pojazd, o którym napisałem w ustawie to coś, co ma więcej niż 3,5 tony. Tak to interpretowali.

Po wykonaniu autopoprawki, którą macie państwo przedłożoną w druku, Biuro Analiz Sejmowych zgodziło się, że jest to zgodne z prawem europejskim.

Myślę, że ta rekomendacja wystarczy i bardzo serdecznie proszę zgromadzonych koleżanki i kolegów o poparcie tego projektu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu posłowi.

Bardzo proszę o stanowisko rządu do tego projektu.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Rafał Nowak:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, przepraszam za spóźnienie, przy okazji – jak mam możliwość – wypowiedzenia się.

Panie posłanki, szanowni panowie posłowie, otóż stanowisko rządu jest negatywne. Jest to oficjalne stanowisko rządu, które zostało przyjęte przez Radę Ministrów dnia 9 grudnia 2014 r., przekazane do Sejmu 11 grudnia 2014 r. Przede wszystkim chcę powiedzieć, że projektowana ustawa nie uwzględnia zmian, które zostały dokonane w ustawie o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym ustawą z 29 sierpnia 2014 r. W przepisach z sierpnia 2014 r. przede wszystkim został ponownie ustalony katalog pojazdów zwolnionych z opłat za przejazd autostradą. Jest on bardzo wąski i obejmuje wyłącznie pojazdy służb państwowych oraz pojazdy zarządców autostrad. Projektowana zmiana przede wszystkim powodowałaby rozszczelnienie systemu. Proszę o tym pamiętać i to leży u podstaw stanowiska rządu, że wszystkie dochody z opłat na bramkach trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego i, ostatecznie, trafiają na nowe inwestycje drogowe, których tak nam brakuje cały czas w Polsce. Wciąż potrzebujemy dużo pieniędzy, żeby sprostać potrzebom wszystkich mieszkańców, ale także zobowiązaniom unijnym, które są nałożone na Polskę w związku ze szlakami drogowymi, które wynikają z rozporządzeń Parlamentu Europejskiego.

Istotne jest również to, że – poza rozszczelnieniem systemu GDDKiA – projektowane przepisy *de facto* dotyczą także odcinków koncesyjnych. Gdyby te przepisy zostały przyjęte w obecnym brzmieniu spowodowałoby to, że Skarb Państwa musiałby wypłacić koncesjonariuszom, podmiotom prywatnym rekompensaty w nieznanej kwocie. W związku z tymi obciążeniami jest to faktyczne i finansowe obciążenie Skarbu Państwa.

Kolejny argument w związku z negatywnym stanowiskiem rządu dotyczy sprzeczności z zasadą równości wobec prawa, ponieważ projektowane przepisy mają dotyczyć części przedsiębiorców, którzy akurat wykonują jakieś prace na terenie autostrady. Natomiast, nie mamy do końca pewności, czy ktoś, kto ma taką zgodę w związku z wyko-

nywanym kontraktem na drodze GDDKiA akurat wjeżdża na autostradę i wykonuje te prace albo wjeżdża na autostradę i wykonuje być może prace dla innego kontraktu. Dlatego, niewątpliwie mogłoby stanowić to zarzut sprzeczności zasady równości wobec prawa. Podobne stanowisko wyraził Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów odnosząc się do wszelkich zwolnień dla przedsiębiorców, nie tylko w tym zakresie, dla tych którzy wykonują prace na autostradach, ponieważ może to stanowić pomoc publiczną. Podobne uwagi UOKiK były przedstawiane w trakcie prac nad zmianą ustawy o autostradach płatnych w sierpniu 2014 r.

Kolejna rzecz, o której chciałem powiedzieć, przedstawiając negatywne stanowisko, to kwestia możliwości weryfikacji zwolnienia przez daną firmę. Pan poseł wnioskodawca mówił o tym, że dotyczyłoby to wjazdu, bądź zjazdu na kolejnym węźle lub tam, gdzie byłoby to możliwe. Problem w tym, że GDDKiA, która jest poborcą opłat, może to zweryfikować tylko na bramce. Niemożliwością byłoby, aby weryfikowała, czy dany przedsiębiorca zjechał na kolejnym zjeździe w związku z tym, że prowadzi prace na konkretnym odcinku. Kwestie weryfikacji i rozszczelnienia systemu są bardzo widoczne. Poza tym, każdorazowo możemy spodziewać się, że osoba, która obsługuje bramki GDDKiA, czy koncesjonariusza, musiałaby weryfikować, czy dany samochód rzeczywiście należy do firmy, która obsługuje swoim kontraktem dany odcinek autostrady. Taka osoba musiałaby sięgać do umowy albo kierowca musiałby przedstawiać umowę na świadczenie usług dla poborcy opłaty.

Te czynność weryfikacyjne są jednym z argumentów, dla których to stanowisko rządu jest negatywne.

Z mojej strony, na ten moment, tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję, bardzo proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu.

Bardzo proszę, pan poseł wnioskodawca.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD) – spoza składu Komisji:

Rozumiem, że mogę tytułować: panie dyrektorze, tak?

Rząd ma prawo przedstawiać takie stanowisko jakie uzna za swoje, można jedynie polemizować z tezami, które był pan łaskaw przedstawić.

Otóż, nie ma najmniejszej wątpliwości, że oprócz pojazdów uprzywilejowanych istnieją pojazdy w ustawie, o której pan mówił, jak pojazdy GDDKiA, które są wyposażone w odpowiednie identyfikatory i umożliwiają ten wjazd. Nie ma więc najmniejszego technicznego kłopotu, dla którego takie identyfikatory nie mogłyby być wydawane podmiotom obsługującym autostradę. Na tych identyfikatorach z pewnością mogą znaleźć się miejsca wjazdu i zjazdu. Stąd nie ma najmniejszego problemu, aby (nawet po pobraniu biletów), żeby został ten bilet potraktowany jako zerowy.

Przypominam, że ten system doskonale funkcjonuje, ku ogólnej uciesze i zabawie różnego rodzaju mediów, w okolicach Gliwic. Za chwilę będzie to też w okolicach Bytomia, bo pomysłodawcy ustawienia bramek nie pomyśleli.

Jeżeli mówimy o szczelności tego systemu to Polska jest dziwnym krajem, tworzącym pewnego rodzaju absurdy. Jeżeli startuję z ofertą do przetargu i uwzględniam, że będę musiał sto razy wjechać na autostradę to dopisuję to do oferty. Ktoś to wygra, prawda? Teraz rodzi się pytanie: czy sto wystarczy, czy któryś z moich konkurentów będzie żonglował pewną częścią kosztów w tej kwestii? To jest pewien oblig do zaniżania i nie służy szeroko rozumianej gospodarce a tym bardziej – GDDKiA.

Trzeci aspekt, o którym wspomniałem, a właściwie napomknąłem, to tego rodzaju przepisy są sformułowane i są podstawą funkcjonowania autostrad w innych europejskich krajach m.in. w Unii Europejskiej. Włochy są tu idealnym przykładem. Tam ten katalog pojazdów uprzywilejowanych do braku opłat jest bardzo szeroki. Ja wybrałem tylko dwa elementy, które obciążają tych ludzi, którzy muszą pracować w tym miejscu. Proszę sobie wyobrazić, że oni nie będą dojeżdżać i pracować. Nie będziemy mieli stacji benzynowych i MOP-ów wzdłuż autostrady.

Przyznam szczerze, że to stanowisko, oczywiście je rozumiem, ale w żaden sposób nie jestem w stanie zaakceptować tego, bo wydaje mi się całkowicie pozbawione sensu i jest nielogiczne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Szanowna Komisjo, szanując inicjatywę legislacyjną grupy posłów a także negatywne stanowisko rządu do tego projektu ustawy oraz braku dyskusji ze strony państwa posłów, wnoszę o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia tego projektu.

Zamykam pierwsze czytanie projektu.

Na dotychczasowym etapie procedowania nie został zgłoszony wniosek o wysłuchanie publiczne. Czy ktoś z państwa chciałby zgłosić taki wniosek?

Nie słyszę, dziękuję.

W trakcie pierwszego czytania został zgłoszony wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Proponuję, aby była to podkomisja w siedmioosobowym składzie. Proponuję, aby Klub Parlamentarny Polskiego Stronnictwa Ludowego zgłosił jedną osobę, Sojusz Lewicy Demokratycznej jedną osobę, Prawo i Sprawiedliwość dwie i Platforma Obywatelska trzy osoby.

Dotychczas mam zgłoszonego przedstawiciela z PSL – Henryka Kmiecika.

SLD?

Poseł Piotr Chmielowski (SLD) – spoza składu Komisji:

Leszek Aleksandrzak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, Leszek Aleksandrzak.

Prawo i Sprawiedliwość?

Dwie osoby do podkomisji: pan poseł Kazimierz Smoliński i pan poseł Jerzy Materna, dobrze.

Platforma Obywatelska?

Pani poseł Świło…

Pan poseł Andrzej Czerwiński, nie?

Dobrze.

Pan poseł Marian Cycoń i pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Wysoka Komisjo, proponuję, aby powołać podkomisję nadzwyczajną do dalszego procedowania nad projektem w składzie: pan poseł Henryk Kmiecik, pan poseł Leszek Aleksandrzak, pan poseł Kazimierz Smoliński, pan poseł Jerzy Materna, pani poseł Teresa Świło, pan poseł Marian Cycoń i pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Czy jest sprzeciw wobec powołania podkomisji w tym składzie?

Nie słyszę.

Stwierdzam, że Wysoka Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do dalszego procedowania nad projektem ustawy, zawartym w druku 2749.

W ten sposób wyczerpaliśmy pierwszy punkt porządku dziennego.

Przechodzimy do drugiego punktu porządku dziennego. Jest to pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 3333).

Bardzo proszę o uzasadnienie projektu pana posła Waldemara Pawlaka.

Oddaję panu głos, panie pośle.

Poseł Waldemar Pawlak (PSL) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, propozycja zgłoszona przez grupę posłów z różnych klubów parlamentarnych zmierza do uproszczenia ustawy o kierujących pojazdami w zakresie dotyczącym wymaganych kwalifikacji do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

Chcę przywołać, że w uzasadnieniu ustawy, która została uchwalona na początku 2011 r. nie wskazywano, że istnieją jakieś istotne zagrożenia i jest konieczność podwyższania wymogów dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Tymczasem w ustawie

znalazły się rozwiązania, które wymagają od takich osób dodatkowego kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Wnioskodawcy proponują, żeby ten zapis został uproszczony w ten sposób, że wymóg ukończenia tego kursu nie stosuje się do kierujących pojazdami wymienionymi w art. 106 ust. 1, nie stosuje się do kierujących pojazdami, o którym mowa w art. 8 ust. 3. Dotyczy to kierujących, którzy są funkcjonariuszami Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej oraz ochotniczych straży pożarnych.

Merytoryczne uzasadnienie tej propozycji jest związane z tym, że – pomimo większej liczby wyjazdów pojazdów uprzywilejowanych – odnotowujemy znacznie mniejszą liczbę kolizji a także bardzo niską liczbę wypadków z udziałem pojazdów uprzywilejowanych (jest to kilkanaście wypadków rocznie). Tymczasem szkoleniu miałoby podlegać to, zależy jaki przyjmiemy zakres, czy tylko tych, którzy nowo wstępują do służby – to będzie kilka tysięcy.

Jeżeli będzie to dotyczyło wszystkich funkcjonariuszy to będzie wynosiło kilkadziesiąt tysięcy, więc koszty są tutaj ogromne, sięgające 200 mln złotych.

Procedowanie nad tym drukiem było przeprowadzone także przez Marszałka Sejmu RP w zakresie złożenia dodatkowych opinii. One zostały przedłożone panu marszałkowi. Kilka razy pan marszałek zwracał się z prośbą o uzupełnienie. Mają państwo dokumentację w druku, który został dzisiaj dla państwa posłów dostarczony. Chcę podkreślić, że wspomniany poselski projekt był opiniowany przez Komisję Ustawodawczą, która uznała, że projekt nie zagraża konstytucji i jest dopuszczalny. Projekt był opiniowany także przez Prezesa Sądu Najwyższego, Prokuratora Generalnego. Uznano, że ten projekt jest uzasadniony i był też opiniowany pod kątem zgodności z prawem Unii Europejskiej. Sejmowa opinia zwraca uwagę, że to zagadnienie nie jest objęte prawem europejskim.

Szanowne panie i panowie posłowie, chcę podkreślić, że wystąpienia w tej sprawie były kierowane do ministerstwa infrastruktury wielokrotnie po uchwaleniu tej ustawy. Niestety, ale nie były one pozytywnie rozpatrzone przez ministerstwo infrastruktury, bo można było tę sprawę już dawno poprawić. Jest to przykład rażącej nadregulacji, która nie jest potrzebna i przynosi duże koszty zarówno po stronie państwa, jak i po stronie samorządów.

Wydaje się, że przyjęcie poselskiego projektu ze względu na jego prostą strukturę (bo są to zaledwie dwa zdania) jest możliwe na posiedzeniu Komisji i możliwe jest skierowanie do drugiego czytania na posiedzeniu Sejmu, o co wnioskuję do pana przewodniczącego i Wysokiej Komisji.

Dziękuję bardzo.

Gdyby były potrzebne dodatkowe wyjaśnienia to je przedstawię.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu posłowi.

Proszę o stanowisko rządu do projektu ustawy.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MIiR Łukasz Twardowski:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, jak powiedział pan premier Pawlak, było skierowane wystąpienie do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Niestety, ale nie spotkało się z naszą akceptacją. Nasze stanowisko do tego projektu jest takie samo. Rekomendujemy odrzucenie tego projektu.

Ustawa o kierujących pojazdami, która została przyjęta w styczniu 2011 r., była nowelizowana przepisami ustawy z 24 maja 2013 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Tam też został odroczony termin odbycia kursów specjalistycznych dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi do 4 stycznia 2016 r. W związku z tym, wydaje się, że ten okres na przygotowanie się i zdanie egzaminu do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi był wystarczający. Nie wiem, jakimi danymi dysponuje wnioskodawca, natomiast – przygotowując odpowiedź i stanowisko na dzisiejsze posiedzenie Komisji – zwróciliśmy się do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o statystyki dotyczące wypadkowości pojazdów uprzywilejowanych.

Z tych statystyk wyszło, że od 2009 do 2013 r. nastąpił blisko dwukrotny wzrost liczby wypadków drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych, ponad dwukrotny wzrost liczby rannych w wypadkach drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych, prawie dwuipółkrotny wzrost kolizji drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych, prawie dwukrotny wzrost liczby wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami uprzywilejowanymi i blisko trzykrotny wzrost liczby kolizji drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Jest zwiększenie wypadkowości.

Nie wskazuję na to, że jest to spowodowane przez kierujących pojazdami uprzywilejowanymi pełniącymi służbę w ramach ochotniczej straży pożarnej, bo takimi danymi MSW nie było się w stanie z nami podzielić. Dane dotyczą wszystkich pojazdów uprzywilejowanych. Być może wypadkowość straży pożarnej jest niższa, natomiast sama wypadkowość pojazdów uprzywilejowanych w okresie czterech lat wyraźnie wzrosła.

W związku z tym, rekomendujemy odrzucenie tego projektu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję, bardzo proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu.

Pan poseł Lucjan Pietrzczyk, proszę bardzo.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (PO):

Przede wszystkim chciałem powiedzieć (jako osoba, która korzysta z dobrodziejstw przepisów w tej sprawie), że zgadzam się z argumentacją przekazaną przez pana premiera Pawlaka – cały ten przepis jest nieżyciowy.

Chciałbym państwu powiedzieć, że dane zawarte w uzasadnieniu do ustawy są bardzo poważne. Powiedziałbym, że należy zwrócić uwagę na jeden argument. Kiedy mówimy, żeby jednostka straży pożarnej (a wiem to z własnego kilkudziesięcioletniego doświadczenia w tej dziedzinie) była mobilna to potrzebuje, co najmniej, dwóch lub trzech kierowców a, tak naprawdę, pięciu.

Cały ten przepis jest mocno nieżyciowy, ponieważ nie bardzo rozumiem kto kogo powinien tutaj szkolić. Ci, którzy jeżdżą pojazdami uprzywilejowanymi, jeżdżą w warunkach ekstremalnych i jeżdżą niemal codziennie. Wśród szkolących nie odnajduję osób, które potrafiłyby zaradzić jakoś poziomowi osób szkolonych. Mam czasem wrażenie, że skończyłoby się to na kursach, wykładach i pogadankach, brakuje mi tam praktyki.

Dodam jeszcze, że koszty są chyba niedoszacowane. Proszę pamiętać, że ustawowo strażakom ochotnikom należy się również ekwiwalent za każdą godzinę kursu. Zupełnie nie przekonują mnie argumenty przedstawione przez stronę rządową mówiące o wzroście wypadków. Nie mówię, że nie są one prawdziwe – bez rozbicia na poszczególne grupy nie mówią one nic. Nie rozumiem uporu ministerstwa, ponieważ ten przepis jest totalnie nieżyciowy.

Należy również pamiętać, że zostało powiedziane, że nie wymagają tego od nas przepisy unijne, to jest taki przejaw typowego pozłacania prawa. Upór ministerstwa jest dla mnie niezrozumiały. Z praktyki, bo ona jest tutaj ważna, nie wynika, żeby te kursy cokolwiek uczyniły oprócz przeniesienia kosztów, co najmniej 200 mln zł. Uważam, że przepis ten – tak jak kiedyś był jeden Katon, i to do tego starszy, który mówił, że Kartagina powinna być zburzona – powinien być uchylony i to jak najszybciej. Nie wnosi nic pozytywnego do naszej służby.

Tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, komendanci, szanowni państwo, dobrze pamiętam debatę nad tym projektem ustawy, który został przyjęty na początku stycznia 2011 r. Pamiętam, jakie emocje budził ten projekt. Wskazywaliśmy bardzo wyraźnie,

że beneficjentami tej ustawy są ośrodki szkolenia, które będą masowo szkoliły kierowców na wyższym poziomie. Jak w uzasadnieniu wskazuje wnioskodawca, co było podnoszone w trakcie debaty na jesieni 2010 r., z początkiem zimy koszty zwiększają się od dwóch do trzech tysięcy złotych. Praktycznie rzecz biorąc, nie widać tutaj żadnego uzasadnienia, bo trudno nie wierzyć w informacje, że zwiększyła się liczba wypadków drogowych z udziałem jednostek ochrony przeciwpożarowej, jadących do akcji ratowniczych. Nie ma uzasadnienia dla potrzeby kierowania kierowców na ten wyższy poziom, którzy przygotowują się do otrzymania pozwolenia na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych, czyli kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

Praktycznie rzecz biorąc budżet państwa, jak i budżet samorządu, narażony jest na zwiększone wydatki. Wówczas w czasie dyskusji mówiliśmy bardzo wyraźnie, że z kolejnych raportów Najwyższej Izby Kontroli i niezależnych instytucji wynika, że niezależną przyczyną zwiększonej liczby wypadków drogowych w Polsce jest stan infrastruktury drogowej, nawierzchni i tego, po czym się poruszamy. Polska zajmuje przedostatnie miejsce przed Rumunią, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Powody, dla których dochodzi do wypadków, leżące po stronie kierowców to nie jest pierwsza i zasadnicza przyczyna. Oczywiście, walczymy i staramy się likwidować wszelkie przyczyny, ale nie może dochodzić do sytuacji niezrozumiałych a wręcz – szkodliwych. W czasie, kiedy ochotnicze straże pożarne powinny być objęte szczególną pomocą, w czasie, kiedy ochotnicze straże pożarne są w stanie postawić w gotowości bojowej 700 tysięcy dobrze wyszkolonych ludzi nie można kłaść kolejnych ciężarów na samorządy.

Samorządy o budżetach pozwalających na sfinansowanie różnicy w szkoleniach będzie na to stać, ale dochodzi bardzo wiele głosów z samorządów a zwłaszcza od strażaków z OSP w gminach, które mają mizerne budżety. Tam, wielkim problemem jest kwestia badań lekarskich dla strażaków OSP – średni koszt takiego badania to ok. 250 zł (ponieważ waha się od 100 zł do 300 zł). Zapewne panie posłanki i panowie posłowie wiedzą o tym, że nie są uznawane badania lekarskie, które strażacy ochotnicy wykonują na potrzeby swojej działalności zawodowej – nie są, po prostu, uznawane. Oczywiście, jeżeli w katalogu tych badań wykonywanych na potrzeby zawodowe, profesjonalne, związane z wykonywanym zajęciem brakowało np. badań wysokościowych, to jest to kwestia uzupełnienia.

Tutaj fiskalizm jest tak wysoce rozwinięty, że godzi w byt ekonomiczny ochotniczych straży pożarnych. To nie są żarty.

Jeśli ktokolwiek z państwa ma wątpliwości, to można jeszcze dzisiaj zaprosić panią poseł Skowrońską na posiedzenie Komisji Infrastruktury. Pani poseł jest przewodniczącą parlamentarnego zespołu strażaków. Nie tylko pani poseł Skowrońska, ale wiele posłanek i posłów bez względu na przynależność polityczną, klubową na posiedzeniach zespołu i nie tylko, ale szczególnie, kiedy są zapraszani przez ochotników np. na jubileusze strażackie, na Dzień Strażaka, walne zebrania, stale podkreśla, że chce pomagać strażakom. Jeżeli ktokolwiek ma wątpliwości proszę zaprosić panią poseł Skowrońską, aby powiedziała w jakiej sytuacji są strażacy ochotniczych straży pożarnych.

Panie dyrektorze, bardzo szanuję stanowisko ministerstwa, ale nie mogę zgodzić się ze stanowiskiem resortu w sprawie, o której dzisiaj mówimy. Jeszcze raz powtórzę: toczyliśmy ciężką debatę z ówczesnym wiceministrem Jarmuziewiczem, który reprezentował nieugiętość rządu. Dzisiaj mam nadzieję, że panie i panowie posłowie rozważymy ten projekt, który wychodzi poza wszelkie różnice klubowe i polityczne. Jest dopełnieniem deklaracji składanych w setkach, czy tysiącach, strażakom ochotniczych straży pożarnych. Uważam, że tak należy do tego podejść. W związku z tym, iż ani budżet państwa, jak napisał wnioskodawca w swoim projekcie, ani budżety samorządów nie ponoszą żadnych wydatków z tym związanych. Wręcz odwrotnie, nie zostaną uszczuplone budżety samorządowe, ani budżet centralny.

Nie ma żadnych przeciwskazań, aby ten projekt przyjąć.

Panie przewodniczący, wnoszę, aby dzisiaj przejść do procedowania tego projektu. Jest to praktycznie zapis dwóch artykułów. Przejść do procedowania i zakończyć to procedowanie. Dzisiaj proszę państwa, każdy z nas może dać świadectwo tego, że deklaracje składane OSP przy wielu okazjach i różnych okolicznościach a szczególnie podnoszone

przez parlamentarny zespół ds. strażaków zostaną spełnione. Jest to projekt ustawy, wobec którego nie będzie, mam nadzieję, protestował przedstawiciel resortu finansów, bo nie ma ku temu podstaw i nie będzie protestował minister infrastruktury.

Panie dyrektorze, żałuje, że nie ma pana ministra. Powiedziałbym mu to wprost: nie godzi to w poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. Wręcz odwrotnie godzi to w poziom bezpieczeństwa, który zapewniany jest ze strony nie tylko strażaków ochotników, bo przecież godzi to też w budżet jednostek służb mundurowych, które też będą ponosić dodatkowe koszty.

Przepraszam, że w absolutnej atencji w odniesieniu do policji, wojska, czy Państwowej Straży Pożarnej koncentruję się tylko i wyłącznie na strażakach. Można powiedzieć tak, budżet przeleje te pieniądze. Gdzieś je znajdzie (mówię o budżecie państwa), natomiast budżety samorządów nie wytrzymają tego.

Panie przewodniczący, proszę traktować mój wniosek jako wniosek formalny o dalsze procedowanie na dzisiejszym posiedzeniu nad projektem ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Krótkie pytanie do wnioskodawców: jak w tej chwili zorganizowany jest system szkolenia kierowców wśród służb mundurowych?

Jeżeli można byłoby przypomnieć…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Proszę bardzo pana posła Józefa Lassotę.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, wydaje się, że te argumenty przemawiające za przyjęciem tej propozycji są znane. Na pierwszy rzut oka wydaje się, że należy to szybko zrobić. W świetle wypowiedzi pana dyrektora, uzasadniającej negatywne stanowisko, wydaje mi się, że warto mieć pełną informację o sytuacji wypadkowości z podziałem na kategorie, kto był winien wypadku. Jeśli podejmiemy decyzję to musimy mieć świadomość, że jest to bardzo ważna sprawa.

Oczywiście, pieniądze są bardzo ważne, szczególnie dla ochotniczych straży, ale także dla służb mundurowych. Jeśli byłaby taka sytuacja, że ten powód byłby powodem wypadków, w których ludzie mogliby ponieść śmierć to wtedy trzeba odpowiedzialnie do tego podejść.

Dlatego wydaje mi się, że powinniśmy uzyskać pełną informację i wtedy podjąć decyzję.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Nie ma więcej zgłoszeń, pytam dla porządku?

Czy w imieniu wnioskodawców pan premier?

Proszę bardzo, oddaję głos.

Poseł Waldemar Pawlak (PSL) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, każda regulacja powinna zachowywać proporcjonalność do stanu faktycznego.

Odpowiadając na pytanie pana posła Smolińskiego chcę podkreślić, że w tej ustawie podwyższa się wymogi związane z samą procedurą uzyskiwania zezwolenia. Na samym początku naszej transformacji decyzje o wydaniu zezwolenia na prowadzenie pojazdu uprzywilejowanego podejmowała jednostka organizacyjna, w której była ta osoba zatrudniona, czy inaczej, w której służyła. Później przeniesiono to na poziom wójta, burmistrza,

teraz jest to przeniesione w tej ustawie na poziom starosty. Jest to sformułowane w ten sposób, że taka osoba ma ukończyć 21 lat, posiada prawo jazdy odpowiedniej kategorii i uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwskazań do kierowania pojazdem uprzywilejowanym oraz orzeczenie psychologiczne o braku przeciwskazań psychologicznych do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych.

Wymogi sprawdzające są dość rygorystyczne. Oprócz prawa jazdy wymagane jest dodatkowe orzeczenie związane z kierowaniem pojazdami uprzywilejowanymi. W pkt 4 mówi się o ukończeniu kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Jeżeli chodzi o statystyki to mamy do czynienia z bardzo ciekawym nadużyciem. Mówienie, że w jednym roku było dwa razy więcej niż w drugim to posłużę się konkretnym przykładem. Jeżeli mówimy o wypadkach, które spowodowali kierujący pojazdami. Wypadek to sytuacja, w której były osoby poszkodowane. W 2009 r. mieliśmy 17 takich zdarzeń, w 2010 r. – 19, w 2011 r. – 29, w 2012 r. – 27, w 2013 r. – 32 a w 2014 r. – 25. Jest to liczba stosunkowo mała, jeżeli porównujemy to do ogólnej liczby wypadków i jest to 0,08% wypadków.

Jeżeli bierzemy pod uwagę kolizje, czyli sytuacje, kiedy nastąpiło uszkodzenie pojazdu, to takich kolizji było w 2009 r. – 78, a w 2010 r. – 168 i tu można mówić, że był dwukrotny wzrost. Potem było 158, a więc mniej. Później było 184, 197 a w 2014 r. – 193. W stosunku do ogółu kolizji to jest 0,07% czyli w stosunku do ogólnej liczby wypadków są pomijalnie małe i, biorąc pod uwagę liczbę tych wypadków, są pomijalnie małe w stosunku do liczby kierujących i uprawnionych do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

W tej sytuacji nałożenie takiego obowiązku, że trzeba prowadzić bardzo kosztowne szkolenie jest zupełnie nieproporcjonalne i nieuzasadnione, bo wypadki z natury rzeczy będą się zdarzały. Można powiedzieć, że poziom wypadkowości, jeżeli chodzi o kierujących pojazdami jest minimalny i bardzo niewielki w stosunku do ogółu wypadków. Nie ma więc uzasadnienia do wprowadzania takich rozwiązań, które są bardzo kosztowne zarówno dla służb, jak i dla samorządów.

Rozumiem, że troska była głównie o to, żeby poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jak pokazują te zestawienia to bezpieczeństwo nie jest szczególnie narażone, czy zagrożone ze strony kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Tutaj każda służba, każda jednostka organizacyjna dba o to, aby osoby, które kierują tymi pojazdami były dobrze przygotowane, godne zaufania i były osobami odpowiedzialnymi, bo każda z tych osób doskonale wie, że sygnały pojazdów uprzywilejowanych są sygnałem informacyjnym. Kiedy kierujący pojazdem doprowadzi do kolizji, czy wypadku i naruszy przepisy oraz zasady ruchu drogowego to ponosi odpowiedzialność nawet, jeżeli używa sygnałów drogowych, czy świateł sygnalizacyjnych.

Reasumując, chcę podziękować panom posłom Adamczykowi i Pietrzczykowi za pozytywne odniesienie się do tej propozycji. Chciałbym jeszcze raz poprosić pana przewodniczącego, panie i panów posłów. Jeżeli potrzeba, to mogę dostarczyć te informacje o wypadkowości w bardzo szczegółowym zestawieniu.

Proszę o to, aby Wysoka Komisja zechciała zakończyć pierwsze czytanie i skierować projekt ustawy do drugiego czytania już na posiedzeniu Sejmu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu premierowi. Proszę bardzo, pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W ramach suplementu – otóż wniosek o przejście do dalszego procedowania wynika z faktu, że praktycznie kończy się już maj i mamy bardzo mało czasu, żeby stosowne ustawy przeszły cały proces legislacyjny.

W związku z tym, dzisiejsza decyzja o zakończeniu pierwszego czytania na tym posiedzeniu i skierowanie do drugiego czytania daje nadzieję, że ten projekt w normalnym trybie legislacyjnym zostanie przyjęty.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Wobec wyczerpania głosów w dyskusji zamykam pierwsze czytanie.

Wysoka Komisjo, na dotychczasowym etapie prac legislacyjnych nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne. Czy ktoś chciałby zgłosić taki wniosek?

Nie słyszę, dziękuję.

W trakcie pierwszego czytania zgłoszono dwa wnioski. Pierwszy o przystąpienie do rozpatrzenia projektu i drugi o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do dalszego procedowania. Poddam pod głosowanie obydwa wnioski.

Kto z państwa posłów jest za przystąpieniem na dzisiejszym posiedzeniu do rozpatrzenia projektu ustawy? Proszę o podniesienie ręki.

Kto jest przeciwny?

Dziękuję.

Kto się wstrzymał od głosu?

Dziękuję.

Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

6 posłów za, 7 przeciw, przy braku wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Pani poseł proszę nie wychodzić, powołujemy podkomisję nadzwyczajną.

Wiem, że jest ważne spotkanie.

Proponuję powołanie podkomisji nadzwyczajnej w siedmioosobowym składzie. PSL i SLD po jednym, PiS dwóch i PO troje. Klub Platformy Obywatelskiej już zgłosił pana Lucjana Pietrzczyka, panią poseł Teresę Świło i panią poseł Aldonę Młyńczak. PSL – pan poseł Michał Pacholski, SLD – pan poseł Maciej Banaszak. Klub Prawo i Sprawiedliwość? Dobrze, pan poseł Kazimierz Smoliński i pan poseł Andrzej Adamczyk.

Proponujemy powołanie podkomisji nadzwyczajnej w następującym składzie: pan poseł Kazimierz Smoliński, pan poseł Andrzej Adamczyk, pan poseł Maciej Banaszak, pan poseł Michał Pacholski, pan poseł Lucjan Pietrzczyk, pani poseł Teresa Świło i pani poseł Aldona Młyńczak.

Czy jest sprzeciw wobec powołania podkomisji w tym składzie?

Nie słyszę sprzeciwu.

Stwierdzam, że Wysoka Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do dalszego procedowania nad tym projektem.

Wysoka Komisjo, w ten sposób wyczerpaliśmy punkt drugi porządku dziennego a, tym samym, zrealizowaliśmy cały porządek.

Proponuję, aby obie podkomisje przybliżyły się celem ukonstytuowania się.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Dziękuję państwu za udział.